



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES
SENADO
X LEGISLATURA

Núm. 516

26 de agosto de 2015

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARÍA DOLORES PAN VÁZQUEZ

Sesión extraordinaria

celebrada el miércoles, 26 de agosto de 2015

ORDEN DEL DÍA

Dictaminar

- **Proyecto de Ley del sector ferroviario.**
(Núm. exp. 621/000146)
Autor: GOBIERNO

 - **Proyecto de Ley de Carreteras.**
(Núm. exp. 621/000147)
Autor: GOBIERNO
-

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 516

26 de agosto de 2015

Pág. 2

Se abre la sesión a las doce horas y treinta minutos.

La señora PRESIDENTA: Abrimos la sesión extraordinaria del 26 de agosto de 2015 de la Comisión de Fomento.

En primer lugar, procedería comprobar las asistencias, pero creo que ya están comunicadas, así como las sustituciones.

En segundo lugar, procede igualmente la aprobación del acta de la sesión anterior, celebrada el día 7 de julio de 2015. Si no hay alguna objeción a la misma ¿se puede dar por aprobada por todos los grupos? (*Asentimiento*).

Por tanto, queda aprobada.

Seguidamente esta Presidencia somete a la comisión, de conformidad con el artículo 71.4 del Reglamento del Senado, la alteración del orden del día inicialmente fijado, a efectos de proceder a la elección para cubrir la Vicepresidencia Primera. ¿Están de acuerdo todos los portavoces? (*Asentimiento*).

ELECCIÓN PARA CUBRIR LA VACANTE EXISTENTE EN LA VICEPRESIDENCIA PRIMERA DE LA COMISIÓN

(Núm. exp. 541/000013)

La señora PRESIDENTA: Procedemos a efectuar la elección para cubrir la vacante existente en la Vicepresidencia Primera de la comisión. Existe una única candidatura para el puesto a cubrir, la tenemos en papel y corresponde a don Alberto Fabra Part. En consecuencia, la elección puede quedar aprobada por asentimiento. ¿Están de acuerdo sus señorías? (*Asentimiento*).

Queda aprobada.

Le pedimos a don Alberto Fabra que pase a ocupar su lugar en la Mesa y le damos la bienvenida a esta comisión.

El señor FABRA PART: Muchas gracias, señora presidenta.

DICTAMEN DEL PROYECTO DE LEY DEL SECTOR FERROVIARIO.

(Núm. exp. 621/000146)

AUTOR: GOBIERNO

La señora PRESIDENTA: Señorías, entramos en el dictamen... (*Pausa*). Perdón, señorías, tengo mal la garganta; cosas del verano y de los aires acondicionados. Como decía, entramos en el dictamen del Proyecto de Ley del sector ferroviario. Se han presentado 7 propuestas de veto y 381 enmiendas, de las cuales la 255 del Grupo Parlamentario Socialista, fue retirada.

A continuación, pasamos, si les parece, a la defensa de las propuestas de veto.

En primer lugar, correspondería a la senadora Capella, del Grupo Parlamentario Mixto, hacer uso de la palabra, para defender la propuesta de veto número 1.

¿Es su señoría la senadora Capella?

La senadora ARMAS PÉREZ: Señora presidenta, soy Melissa Armas.

La señora PRESIDENTA: Tiene su señoría la palabra.

La señora ARMAS PÉREZ: Muchas gracias, señora presidenta.

Hoy es mi primera intervención sustituyendo al senador Narvay Quintero y doy por defendidas todas las enmiendas del Grupo Parlamentario Mixto.

La señora PRESIDENTA: Señoría, estamos en turno de defensa de las propuestas de veto.

La señora ARMAS PÉREZ: En ese caso, doy por defendido este veto del Grupo Mixto.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

A continuación, corresponde la defensa de la propuesta de veto número 2, del senador Iglesias Fernández, también del Grupo Parlamentario Mixto, que no está. Entiendo que dará por defendido el suyo.

Seguidamente, corresponde la defensa de la propuesta de veto número 4, de los senadores Guillot Miravet y Saura Laporta, ambos del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya. Tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ JUFRESA: En su nombre, doy por defendida su propuesta de veto.

La señora PRESIDENTA: La propuesta de veto número 5 ha sido presentada conjuntamente por las senadoras Almiñana Riqué y Sequera García y los senadores Boya Alós, Bruguera Batalla, Martí Jufresa, Montilla Aguilera y Sabaté Borràs, todos ellos del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya. Tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ JUFRESA: Señora presidenta, este veto sí lo voy a defender brevemente ante la comisión puesto que, aunque tendremos un debate en el Pleno, nuestro grupo considera que ésta es una ley muy relevante y quisiéramos exponer los motivos de nuestra propuesta de veto que son de tres órdenes: de carácter formal, de oportunidad y de fondo. Esta ley equivoca su enfoque puesto que, como digo, está desajustada en estos tres parámetros.

En primer lugar, formalmente el propio informe del Consejo de Estado lo pone de manifiesto en dos temas que son muy importantes en una ley como esta. En primer término, por lo que se refiere a la memoria económica, una memoria económica que el propio Consejo tilda de inconsistente, que no valora adecuadamente el impacto económico que sin duda tiene toda ley dedicada a temas de infraestructuras. Además, está el reproche por parte del Consejo de Estado de la urgencia en la solicitud de los informes preceptivos y consultivos que ha llevado a que en algunos casos, como en el del Consejo Económico y Social, estos informes no estuvieran disponibles en el momento de debatir esta ley.

Por tanto, hay razones de carácter formal, pero también existen razones de oportunidad. Es una ley que encaja mal en todo el debate a nivel de la Unión Europea. Cuando el cuarto paquete ferroviario sigue en discusión, cuando no hay consenso comunitario sobre fechas y condiciones para la liberalización, en particular, del transporte interior de viajeros, plantear esta ley es, cuanto menos, arriesgado puesto que puede llegar a traer inseguridad jurídica, aparte de que nuestros expertos también nos dicen que la transposición de la Directiva que se conoce con el nombre de Recast parece que tampoco está del todo bien hecha.

Hay motivos de oportunidad que nos llevan a oponernos a esta ley, pero también quisiera subrayar los motivos relacionados con las discrepancias de fondo. Estamos en contra de la estructura del sector ferroviario que plantea esta ley. Es una ley, como digo, importante, que va a marcar de manera decisiva el futuro de este sector en nuestro país y, por ello, nos parece que conviene abordarla en toda su dimensión. Nuestra oposición se basa en dos cuestiones: Primero, nos parece que esta ley en el conjunto del sistema de transportes no otorga la suficiente prioridad al ferrocarril. Hemos hablado mucho, se ha hablado mucho, en general, en la sociedad española y en este Senado, en particular, del apoyo que requiere el ferrocarril para ser realmente un medio de transporte competitivo básicamente con el modo por carretera, tanto en términos de mercancías como de viajeros, tanto en términos de transporte de corto alcance para la cotidianeidad como de transporte de medio y largo alcance. Nos parece que esta ley no contempla dos elementos que son claves para conseguir esta competitividad del sector ferroviario en relación con los otros medios de transporte. En primer lugar, está la intermodalidad, un tema que de alguna manera sí se aborda en la otra ley que debatiremos, pero que en esta no se hace ni mucho menos con toda la potencia y la prioridad requeridas. Si no hay intermodalidad eficaz, difícilmente el sector ferroviario va a poder jugar este papel clave que, por motivos que ya se han expresado y no voy a repetir, queremos que juegue en el desarrollo de nuestra sociedad.

En segundo lugar, están todas las cuestiones vinculadas a la homologación y la tecnificación de este sector, imprescindible en un país donde tenemos anchos de vía muy dispares, donde no estamos homologados con el resto de Europa, donde dista mucho todavía de tener disponibles todas las tecnificaciones necesarias para que el tráfico de mercancías y viajeros pueda fluir todo lo rápido y eficazmente que sea necesario.

Por tanto, estamos en desacuerdo con el enfoque en términos de prioridad que se le da al sector ferroviario en base a estos dos motivos.

Estamos radicalmente en contra de la estructura de organización de la red ferroviaria que configura la ley, sobre todo porque deja la puerta abierta a la privatización de las titularidades de las redes ferroviarias en España. Parece que, finalmente, la senda de la privatización de AENA también llega al sector ferroviario. Esta ley permite que existan administradores ferroviarios de carácter privado, con lo que esto tiene —a

nuestro entender— de error en términos de concepción de cómo debe ser la gestión de una infraestructura básica en una sociedad, pero sobre todo de incompatibilidades entre administradores de carácter público y de carácter privado.

Nuestro grupo, evidentemente, no se opone a que la prestación del servicio puedan llevarla a cabo empresas privadas, insisto, si están reguladas y si existe un operador público que pueda garantizar los servicios mínimos, las obligaciones de servicio público con calidad y dignidad para todo el territorio, pero sí se opone radicalmente a que la titularidad de la infraestructura y su gestión puedan ser de carácter privado.

Por tanto, por esta segunda razón estamos en contra, tenemos discrepancias de fondo en relación con la ley.

Este sería, señora presidenta, el conjunto de razones de carácter formal, de oportunidad y de fondo que fundamenta nuestro veto a esta ley.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Martí.

Para la defensa de la propuesta de veto número 3 del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, buenos días. Espero que el verano nos haya servido a todos para descansar, para desconectar o para conectar con otras cosas que, aparte de esta vida política, a veces nos parece que no existen, pero que también están ahí.

Mi grupo ha presentado un veto a la ley que debatimos hoy, y ya en ponencia nos han comentado los portavoces del Grupo Popular que hay voluntad de revisar las cuestiones por parte de dicho grupo y del Gobierno al que dan apoyo, y me remito a las palabras expresadas por su portavoz.

No dudo en absoluto del rigor y del trabajo que tanto el senador Mateu como el senador Ibarrondo hayan podido realizar, pero ciertamente el Gobierno tiene mucha suerte —permítanme que se lo diga— con un portavoz que con semejante respeto y educación reiteradamente viene a defender algo cuyo resultado todos sabemos. Porque él ha manifestado que si en ponencia no se aceptaba ninguno de los vetos que hoy vamos a pasar a defender, ni tampoco las enmiendas, quedaba el trámite parlamentario hasta el debate en Pleno para analizarlo cuando permítanme que les vuelva a decir que sabemos cuál va a ser el resultado. Ojalá me equivoque y nuestros argumentos o la voluntad que por su parte haya para aceptarlos tengan otro fruto, pero creo que no me equivocaré mucho.

El veto que mi grupo presenta lo doy por defendido, únicamente citaré dos puntos y me extenderé en el debate del Pleno. El veto tiene su principal causa precisamente en la intencionalidad manifiesta, abusiva en la utilización del concepto de interés general que se refleja en el desarrollo del proyecto de ley. Puesto que se han trasladado algunas opiniones sobre el ámbito competencial y los portavoces del Grupo Popular han hecho alguna mención —y también lo escuchábamos en las conversaciones que hemos mantenido en la ponencia— a que desde nuestro grupo había una solicitud de respeto al ámbito competencial cuando ellos garantizaban, desde su postura y desde su opinión, el escrupuloso respeto y la coordinación en todo lo referido a dicho ámbito, yo tengo que decir que desde nuestro grupo no opinamos así y, por ello, gran parte del argumento también lo centramos en que no consideramos que se refleje en esta ley una disposición colaboradora y armoniosa de trabajar entre el Estado y las comunidades autónomas, que es como entendemos que debe hacerse, desde la lealtad política, institucional y desde el respeto al bloque de constitucionalidad que, al fin y al cabo, es el marco que nos hemos dado.

Como digo, principalmente en estos dos motivos basamos el argumento de la presentación de nuestro veto y, como he dicho al comienzo de mi intervención, con poca esperanza, pero manteniéndola hasta el final solicitamos su aprobación.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora Iparragirre.

Para la defensa del veto número 7, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió, tiene la palabra la senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, señora presidenta. Buenos días.

Voy a defender brevemente el veto presentado por el Grupo de Convergència Democràtica de Catalunya i d'Unió en sustitución de la senadora Montserrat Candini, que será la ponente y quien hará la defensa en el plenario. Señorías, pensamos que este proyecto de ley no aborda y, por tanto, no resuelve los

principales problemas del sector ferroviario estatal. Esta, como tantas otras leyes últimamente, ha sido una ley hecha con precipitación, una precipitación que ha conllevado la no participación del sector tal y como sería deseable, tanto en los trámites de audiencia como en los de información. Una precipitación que ha sido puesta de manifiesto por las asociaciones interesadas, además de por los grupos de la oposición y por el propio Consejo de Estado, quien lo ha calificado como proyecto poco maduro. La propia ministra llamaba a la participación, a la colaboración de todas las fuerzas para conseguir la mejora del texto propuesto. Por ello, y porque creemos en la palabra y en las palabras, aun pudiendo ser tachados de practicar buenismo parlamentario, siempre intentamos sumar.

Por tanto, confiando en que no fuera un puro anuncio decidimos no presentar una enmienda a la totalidad en el Congreso y propusimos un total de 60 enmiendas que, a nuestro parecer, recogían algunas medidas que o bien no eran recogidas en el proyecto, o bien entendíamos que deberían recogerse teniendo en cuenta otros parámetros, siempre con la finalidad de mejorar la red ferroviaria estatal. Pero a pesar de esa invitación al diálogo y a la participación, en la práctica no se aprobó ninguna de nuestras enmiendas. Por ello, hemos considerado necesario presentar este veto al proyecto de ley en esta Cámara.

Señorías, muy rápidamente y sin extenderme en hacer un análisis de cómo tenemos nuestro tema ferroviario, voy a enumerar algunos de los motivos por los cuales presentamos el veto. En primer lugar, entendemos que es necesaria la desvinculación de Renfe-Operadora debido a un claro conflicto de intereses. Se debe abordar el concepto de intermodalidad como cooperación de los modos de transporte, especialmente los de mercancías terrestres, carreteras y ferrocarriles con el marítimo. Solo con una intermodalidad bien estudiada y bien entendida se podrá tener una circulación eficaz y competitiva, además de sostenible y coherente.

Por otro lado, pensamos que no tiene sentido, de hecho es un contrasentido el canon adicional para la utilización de las líneas ferroviarias. Esto penaliza la eficiencia y cercena la posibilidad de ser eficaz en la gestión, ser solvente o poder ofrecer servicios más económicos. De hecho, este canon va en vía contraria al objetivo que propone la ley, que no es otro que propiciar la apertura de la red para potenciar el uso de la alta velocidad mediante la mejora de la calidad y el aumento de la oferta. Si ese es el objetivo ¿para qué castigar las líneas más utilizadas?

Queremos llamar también la atención en lo referente a que entre los requisitos para obtener la licencia se tenga que ser una sociedad anónima y, en cambio, las entidades de derecho público con experiencia en gestión del servicio de transporte en las comunidades autónomas no puedan hacerlo. No existe en la legislación europea ninguna limitación recogida respecto a la forma jurídica. ¿Para qué cruzan esta línea? Tenemos una idea bien montada de por qué a estas alturas, pero no tiene sentido para el interés que dice perseguir esta ley.

Otro de los motivos de nuestro veto, y no el menor por no haber sido el primero en mi enumeración, es, señorías, que denunciamos una vez más el escaso respeto a las competencias y a la capacidad de gobernar y gestionar de las comunidades autónomas. Este ordeno y mando suyo sobre todo y todos, incluso sobre aquello que funciona en lo que ustedes no deciden directamente viene a ilustrar nuevamente que ustedes no están cómodos ni en la intermodalidad del transporte ni en la intermodalidad política y territorial. Colapsan el transporte de las ideas al servicio de almacenar ideología.

Ejemplo de ello es la ausencia en este proyecto de ley de la actuación de la Comisión Bilateral Estado-Comunidad Autónoma, la cual resulta imprescindible a raíz de las competencias en materia de ordenación del territorio de la Generalitat de Cataluña previstas en el artículo 149.2 del Estatut d'Autonomia que, como saben todos ustedes a estas alturas, forma parte del cuerpo constitucional al que ustedes siempre nos refieren.

Ligado a lo anterior, las comunidades autónomas y las entidades locales salen mal paradas a nivel de financiación. El Gobierno central decide cerrar una línea y las administraciones territoriales solo pueden salvarla si se hacen cargo enteramente de su financiación, lo cual ya sabemos que es prácticamente imposible. Una vez más ustedes deciden qué debe servirnos y qué no y nosotros pagamos si queremos tener lo que sabemos que nos sirve. Esto, señorías, es de nuevo una invitación. Visto lo visto, pagaremos, pero intentaremos decidir sobre lo que pagamos.

Finalmente —y no me alargaré en explicar nuestro interés y contribución respecto a la red ferroviaria—, consulten ustedes la paternidad del ancho de vía internacional a nivel estatal. Como tampoco me extenderé en ilustrarles sobre la importancia que tiene el turismo en Cataluña. Ambas sensibilidades sumadas nos hacen notar la ausencia en este proyecto de ley del ferrocarril histórico como producto turístico y también como una manera de favorecer no sólo pero también a las zonas rurales de interior, colaborando de esta manera al tan tratado tema de la despoblación y de la viabilidad económica en zonas rurales.

Por todo ello, porque creemos que es un proyecto de ley precipitado que no escucha, no atiende, no soluciona. Un proyecto, en definitiva, que prescinde del sector y de las comunidades autónomas y que de nuevo lleva al grupo de la mayoría a dar gas a la locomotora prescindiendo del resto del tren.

Señorías, van solos y van rápido, pero su vía también tiene final. Esperamos, de hecho confiamos en que sepan frenar y que decidan atender las propuestas del resto de grupos, cada uno desde el vagón que le corresponda.

Señorías, hagamos que el tren funcione y no se pare. Nuestra economía no se puede permitir trenes parados. Por ello presentamos este veto y pedimos el apoyo a él del resto de los grupos.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora Rivero.

Para defender la propuesta de veto número 6, del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Fernández.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

El Grupo Socialista ha presentado este veto porque estamos completamente en desacuerdo tanto en la tramitación como con el fondo de este proyecto de ley. Lo han expresado todos los grupos a pesar de la sordera del Partido Popular, y también lo han expresado otros órganos del Estado como el Consejo de Estado o la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, que han hecho críticas muy duras a este proyecto de ley y que incluso han llamado por escrito formalmente al Gobierno a replantearse si estaba suficientemente maduro como para ir al Consejo de Ministros. Me estoy refiriendo al Consejo de Estado que lo ha puesto así por escrito, que consideraban que ni siquiera estaba maduro para ir al Consejo de Ministros ni cuando menos para llegar a este nivel de debate parlamentario. Un debate en el que también echamos de menos que el Partido Popular esté dispuesto a seguir mejorando un proyecto de ley que tiene críticas dentro y fuera del ámbito político, por los afectados, por organismos del Estado y por todos los partidos políticos que se oponen a este proyecto de ley. Pero, como digo, el Partido Popular ya nos ha comunicado que en principio no van a aceptar nuestras enmiendas que pretendían mejorar el texto. La propuesta de veto, que estamos defendiendo en este momento, plantea, como he dicho, que se devuelva el proyecto de ley porque es una tramitación que ha sido acelerada, que no ha escuchado a los afectados, que no ha seguido el procedimiento establecido para sacar adelante un proyecto de ley. Aunque formalmente se hayan salvado todos los caminos que había que seguir, la verdad es que los plazos que se han dado han sido tan escasos que han impedido que se puedan presentar esos informes que son necesarios para la tramitación de un proyecto de ley tan importante como éste del sector ferroviario.

Se dice que era para transponer la Directiva Recast de nivel europeo, pero la verdad es que tampoco se ha integrado totalmente esta directiva en este proyecto de ley. Y se han hecho traslaciones parciales de otros reglamentos. Con lo cual, al final, da más la sensación de que se está satisfaciendo una posición ideológica del Partido Popular en lugar de atender a resolver los problemas de comunicación de este país y los problemas del ferrocarril de España.

Hay aspectos que son procelosos porque, al final, más que trasladar esta directiva se está fijando una posición ideológica, y nos encontramos con que se plantea en este proyecto de ley, como han dicho ya algunos intervinientes, que podamos tener administradores de infraestructuras ferroviarias que sean privados. A nosotros nos parece un contrasentido porque, además, se presenta sin ninguna regulación de ningún tipo. Simplemente se dice que pueden existir, pero no se les pone ninguna condición en la ley ni se establece ningún mecanismo para controlar cómo van a funcionar. Simplemente se autorizan de manera abierta. Nos parece que no admite el más mínimo debate jurídico.

También se plantea la liberación del transporte interior de pasajeros de ferrocarril en España cuando no estamos en plazo a nivel europeo, cuando además está debatiéndose, cuando hay otros países que no lo están estudiando y no le encontramos una ventaja para abordar este asunto cuando nadie lo está analizando en otros países.

Si hubiera que plantear un veto formalmente yo creo que el mejor veto que se ha presentado o el más contundente para empezar ha sido el del Consejo de Estado. Porque su informe se convierte en un veto, en una enmienda a la totalidad de este proyecto de ley. El Consejo de Estado habla de que falta la memoria económica. Estamos hablando de la financiación de la infraestructura en la que más está invirtiendo el Estado en los últimos años y, al menos, debería dedicar un título completo para indicar cómo se va a abordar la deuda de ADIF, que ya llega a los 19 000 millones y que sigue subiendo y, sin embargo, no hay ninguna referencia al respecto. Y ya no es una posición política del Partido Socialista, el Consejo de Estado llama

la atención sobre cómo se puede aprobar una ley de este nivel sin una memoria económica y, además, sin contemplar un título para hablar de cómo se va a financiar y de cómo se va a buscar la sostenibilidad del sector ferroviario en nuestro país. También habla de precipitación en la tramitación sin escuchar a los afectados. En algunos casos faltan informes que son fundamentales para que la ley se tramite y que son —señala el Consejo de Estado— inexcusables. Sin embargo, el Gobierno, con su mayoría, ha dado por sentado que no hacían falta y ha continuado con la tramitación. No le importa que haya un juicio adecuado o no. Lo que le importa es aplicar su criterio.

El Consejo de Estado llega a decir que el proyecto de ley es inconsistente. Como digo, deja constancia por escrito de que no ha alcanzado el grado de maduración suficiente para ser elevado al Consejo de Ministros. También llega a poner en evidencia la calidad jurídica de este proyecto de ley incluso poniendo de manifiesto que la traslación de la Directiva Recast, que es la que justifica la elaboración de este proyecto, se ha hecho de un modo parcial, sesgado, partidista, incorpora términos nuevos que son ambiguos y que carecen de concreción y que, por lo tanto, nos llevan a inseguridad jurídica.

Voy a hacer un inciso. Me llama la atención que para clausurar líneas —artículo 11 del proyecto de ley— se consulte a las empresas afectadas, pero no sea previa la consulta a los ciudadanos, a los usuarios, a las comunidades autónomas. Eso no se contempla en el proyecto de ley. Se contempla que, una vez tomada la decisión, vamos a hablar con las comunidades autónomas por si quieren poner el dinero para que se mantenga la línea. Así es como ha concebido la ley el Partido Popular, y creo que eso es un contrasentido. ¿Cómo se puede legislar de esa forma? Me parece que el proyecto de ley, de verdad, debería volver al Gobierno y el veto debería ser aprobado.

Paso a referirme a los términos imprecisos. Se dice que se va a poder eliminar un tramo cuando no sea rentable desde el punto de vista económico y social. Pero ¿quién decide eso? ¿Con qué criterio? Ese es el criterio que se ha fijado en la ley. Por eso el Consejo de Estado decía que era impreciso y que daba lugar a decisiones arbitrarias. La ley no está fijando unas condiciones para tomar decisiones porque justamente vamos en el sentido contrario a lo que hace Europa, que cada vez es más clara, más transparente, porque cuando se toma un acuerdo hay que explicarle a la gente por qué se adopta una decisión tanto si es a favor como si es en contra. En cambio, estamos haciendo leyes que van en el sentido contrario a esta línea, y ejemplos de ello son estas dos leyes, tanto la de ferrocarriles, como la de carreteras, que veremos a continuación.

Para no alargarme mucho, voy a referirme brevemente a las lagunas del proyecto que nosotros entendemos que hay que reforzar. Desde nuestro punto de vista, consideramos que el Partido Popular entiende que la planificación, que las infraestructuras son un fin en sí mismo, las ve casi como un negocio porque hace mucho hincapié en garantizar derechos a las empresas, pero se olvida completamente de los ciudadanos ya que los convierte prácticamente en consumidores y les despacha con un artículo en el que se señalan cuáles son sus derechos, por cierto, recortando algunos de los derechos que venían ya contemplados en la vigente Ley del sector ferroviario. Eso también es un motivo para que presentemos este veto a este proyecto de ley.

No se preocupa por la sostenibilidad del sistema ferroviario, ya hemos dicho que no queda claro cómo se va a financiar y cómo se va a abordar la deuda que tiene. De hecho, está tomando decisiones que, como señala el Tribunal de Cuentas, están vaciando de patrimonio a Renfe y, en consecuencia, no va a poder afrontar su endeudamiento porque al haber transferido todo el patrimonio a ADIF, ha dejado a Renfe prácticamente sin valor para poder acudir a la financiación.

Faltan incentivos para el fomento del sector ferroviario. No hay nada en este proyecto de ley que ayude a elevar el uso del ferrocarril. Estamos hablando de la necesidad de sacar gente de la carretera, de incrementar el uso del ferrocarril tanto para mercancías como para pasajeros, como para ciudadanos y, sin embargo, no hay ningún tipo de incentivo para que se alcancen los objetivos que se han puesto a nivel europeo.

Fíjense que la ley aborda la liberación del transporte ferroviario interior prácticamente en una disposición transitoria. Con lo cual, no hay una estrategia para emprender todo este procedimiento ni tampoco hay una estrategia de sostenibilidad de este sector. También nos parece rechazable este proyecto de ley y justifica la presentación del veto el que no recoja los avances a nivel europeo en defensa de los derechos de los ciudadanos, de los clientes de este servicio ya que prácticamente los condiciona este proyecto de ley. Incluso, como he dicho hace un momento, elimina derechos que ya venían recogidos en la vigente ley como el de contratar desde cualquier estación donde se recojan o apeen pasajeros. Eso obliga a las compañías a que se detengan en todas las estaciones intermedias entre los dos extremos de la línea, que no es cosa baladí. Porque, al final, uno de los puntos de este proyecto de ley que personalmente me preocupa es que,

con todo este desarrollo, estemos potenciando los extremos de las líneas y los puntos intermedios, que son muy importantes para la cohesión social y territorial de nuestro país, acaben perdiendo conexiones ferroviarias porque sencillamente no son rentables para las empresas que operan. De hecho, el Gobierno ha tenido buen cuidado en eliminar este derecho explícito de los ciudadanos a contratarla en cualquier estación en la que se puedan recoger o apeaar pasajeros.

Eliminan el derecho a ser indemnizados. Textualmente lo borran de la ley. Está escrito y se borra. ¿A quién está sirviendo el Gobierno? Lo que trae causa en relación con este proyecto de ley era una directiva europea y, cuando la debatimos, ya les dije en la Comisión de la Unión Europea que daba la sensación de que estábamos preocupándonos más por los derechos de las empresas que por los de los ciudadanos. Y aquí vuelve a ocurrir algo parecido y queda en evidencia.

Termino trasladando tres o cuatro preocupaciones que me parecen importantes: una es aumentar la transparencia. Nos preocupa al Partido Socialista que haya ADIF privados, que haya administradores de infraestructuras ferroviarias privados, incluso la CNMC está preocupada en ese sentido con que el Gobierno pueda hacer adjudicaciones directas de nuevos administradores. No nos parece bien que las comunidades autónomas, en el último momento, cuando ya esté la decisión tomada, si quieren poner dinero mantengan una línea y, si no, se elimine. Y me preocupa que, al final, por economía de escala acabemos renunciando a un monopolio público para crear un monopolio privado, como nos está pasando en otros sectores del transporte de viajeros.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fernández Ortega.

En turno en contra, tiene la palabra el senador Mateu.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Gracias, señora presidenta. Buenos días, señorías.

La ley anterior, de 17 de diciembre de 2003, fue una ley que vino a recoger una serie de novedades que eran por todos deseadas. Y, precisamente, esta ley se aprobó durante el Gobierno del Partido Popular con el firme propósito del Partido Socialista de derogarla. No ha sido así, con lo cual no sería tan mala porque, después de todos los años, ha sufrido una serie de adaptaciones a los tiempos modernos. En concreto, esa ley de 2003 tuvo aproximadamente 21 modificaciones más adaptaciones propias derivadas de reglamentos, circulares e instrucciones.

Consiguientemente, esa ley ya recogía precisamente directivas, en base a estas modificaciones, tanto del Parlamento como del Consejo Europeo y en esta ley de 2003 fueron incluyendo el Primer Paquete Ferroviario, el Segundo Paquete Ferroviario, el Tercer Paquete Ferroviario, con las connotaciones que cada uno de ellos contenía, que dieron lugar a la Directiva 34, de noviembre del año 2012, de la Unión Europea y del Parlamento, que ya recogió básicamente todo lo anterior para determinar un espacio único ferroviario en el ámbito europeo.

Evidentemente, el legislador español, el Gobierno español no puede quedarse con los brazos cruzados viendo que hay una nueva directiva que establece lo que es el espacio único ferroviario, cuestión tan interesante y demandada por todos los países que integran ese club importante de Europa. Entonces, el Gobierno español ¿qué es lo que ha hecho? Pues se ha puesto a trabajar hasta el último momento, señorías, porque, creo que lo sabemos todos, no ha acabado la legislatura. Con un propósito de responsabilidad, el Gobierno del presidente Rajoy ha decidido que hay que seguir trabajando hasta el último momento, no como en otras circunstancias anteriores en las que otros gobiernos, también anteriores que, con tal de no elaborar un presupuesto, el del año 2012, disolvieron las Cámaras anticipadamente para no afrontar esa responsabilidad, mientras que el Gobierno del Partido Popular sí va a ejercer esa responsabilidad que ha depositado en él el pueblo español hasta el último momento.

Por eso, esta ley es una ley que contiene la proyección de lo que queremos que sea el sector ferroviario hacia el futuro. Futuro que no olvida lo hecho anteriormente, y aquí hay que entrar también en consideración y decir que se hizo mucho, evidentemente, por parte de los gobiernos anteriores. Quiero recordar, por ejemplo, la nueva concepción de administración de las líneas ferroviarias cuando se construyó la primera línea de alta velocidad, Madrid-Sevilla, que inicialmente hubo sus escepticismos, pero luego tuvo un éxito bestial y hubo que reforzar las líneas, como es el momento actual.

Por ello, esta es una ley con proyección de futuro, pero sin olvidar los logros realizados anteriormente bajo la hégira de otros gobiernos que también gobernaron.

Se ha mencionado que es una ley que atenta contra las competencias, que vulnera el paquete constitucional establecido. El informe del Consejo de Estado lo dice claramente en su página 25, que

respetar el bloque constitucional. El Consejo de Estado en la última página de su informe, la 61, se refiere a que este proyecto puede ser enviado al Parlamento para su aprobación. El Consejo de Estado —por cierto, es muy interesante leerse todo el informe del Consejo de Estado— establece otras muchas cuestiones que el Gobierno de España, en la elaboración de esta ley, ya ha tenido en consideración.

Por eso, poner como pantalla o como excusa al Consejo de Estado para que esta ley no se tramitara como se está haciendo, yo creo que no obedece a una razón de tipo objetivo.

Otro de los conflictos que también se aducen es que carece de memoria económica. Me remito o me refiero al apartado 3.2 del informe de impacto normativo, en el cual se establece claramente qué impacto presupuestario puede tener tanto la figura del título VI, de cánones, como la de las tasas. Por eso ahí están recogidos cuáles son los impactos. Porque, precisamente, con esta ley lo que se quiere es tratar de conseguir la entrada de operadores, mediante un procedimiento muy riguroso, con la eficiencia de las líneas, sin merma, evidentemente, de la capacidad económica de las personas que van a operar, los administradores ferroviarios, sin merma de sus capacidades y, para eso, se ha hecho una proyección de los ingresos y gastos generados en el año 2014 con respecto a lo que se pueda producir en el futuro.

Por ello, yo entraría en consideraciones más profundas en el debate del Pleno de la semana del 8 de septiembre, porque argumentos hay más que suficientes para poder decir no a los 7 vetos que se han planteado por los diversos grupos políticos, porque, vuelvo a repetir, es una ley que se ha elaborado con una programación exhaustiva de futuro respecto a lo que queremos que sea. Se garantiza desde el punto de vista de la eficacia. También se garantiza una financiación sostenible y, por último, lo que es muy importante en los tiempos actuales, se quiere garantizar perfectamente lo que es la interoperabilidad. Por eso, me referiré y guardaré más argumentos para el debate del Pleno.

Gracias, señoría.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Mateu.

Ahora pasamos al turno de portavoces, pueden intervenir de menor a mayor.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la senadora Armas, y perdone porque antes le cambié el nombre.

La señora ARMAS PÉREZ: Señora presidenta, reitero que doy por defendido el veto del Grupo Parlamentario Mixto.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Intervengo, brevemente, porque, como muy bien ha dicho el senador Mateu, daremos los argumentos más profundos en el Pleno. No dudaba de que iba a hacer alusión a la página 25 del informe del Consejo de Estado, como también lo hicieron anteriores compañeros suyos, pero llama la atención que hagamos o se nos invite a hacer una lectura exhaustiva, en nuestro caso por la parte que reivindicamos, de la página 25, cuando hay otro montón de aspectos incluidos en dicho informe y que debían ser tenidos en cuenta por ustedes, por el grupo que sustenta al Gobierno, o por el propio Gobierno. Porque el informe hace otro tipo de valoraciones y plantea otro tipo de inoportunidades de la propia ley, las cuales usted ha omitido, y no seré yo la que le diga de lo que tiene que hablar, porque suelo decirles que ustedes no nos digan de lo que debemos hablar y de lo que no. Pero si nos remitimos al informe y a lo que el informe nos dice, sería bueno que todos hiciésemos una lectura de lo que de ahí podemos extraer. Únicamente hago esta valoración. Sin duda, como ha dicho usted, en el debate del Pleno, argumentando yo misma también más exhaustivamente la defensa de mi veto, también podríamos entrar en mayores profundidades en su respuesta.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Iparragirre.

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el senador Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, presidenta.

Simplemente, esperamos ansiosos sus argumentos de fondo porque usted no ha entrado en ellos y, en cambio, nosotros hemos hecho hincapié en que, efectivamente, este proyecto de ley plantea un modelo con el cual no coincidimos y que tiene serias lagunas para ser el que nuestra sociedad necesita.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 516

26 de agosto de 2015

Pág. 10

Por tanto, quedamos emplazados para hacer este debate en el Pleno pero, en todo caso, nos ha parecido un poco decepcionante su defensa del voto contrario a los vetos.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió, tiene la palabra la senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, presidenta.

También voy a intervenir brevemente. Cuando hemos hablado de presentar este veto les he señalado que no lo hicimos en el Congreso. Y esto lo voy a ligar con lo que comentaba del informe del Consejo de Estado respecto a la página veinticinco. Yo, en ningún momento, he hablado de que hubiera invasión competencial, he hablado de que era poco respetuoso con la capacidad de gobernar de las comunidades autónomas. Si hubiéramos pensado que había una invasión competencial, ya hubiéramos presentado una enmienda a la totalidad en el trámite del Congreso. Sí que les he hecho notar que en este informe se apelaba a la poca madurez de este proyecto y al llamamiento que hizo la propia ministra al resto de los grupos para participar y poder mejorar el proyecto, lo que no hemos tenido ocasión de hacerlo, al menos en el trámite del Congreso y, por lo que parece, aquí tenemos pocas posibilidades.

No me he referido en la defensa del veto a hacer un análisis del sector ferroviario. Tenemos una red extensa, tan extensa como infrautilizada en muchos casos y hay muchos tramos que todavía sufren estrangulamientos. Ya en el Congreso lo ejemplificamos con el tramo Vandellòs-Tarragona. Un proyecto que se inició en el 2001 y que 14 años después no nos ha permitido ser capaces de resolver 40 kilómetros de vía única en tramo llano. Hay muchos más ejemplos, pero, sin duda, este yo creo que deja clara la dimensión de la problemática que tenemos todavía en la red ferroviaria.

Y, aparte de esto, también hay otros problemas que no resuelve este proyecto de ley, que pensamos que se van sucediendo con tanta frecuencia que ya casi se han convertido en endémicos, y le estoy hablando, por ejemplo, de la problemática de la red de Cercanías de Barcelona.

Ya les he dicho que sus argumentos en contra no nos han dejado tranquilos respecto de las propuestas que nosotros hacemos, tanto en el veto como las que haremos después en las enmiendas. Pensamos que no queda resuelto con este proyecto de ley y, en todo caso, mantenemos el veto para defenderlo más exhaustivamente en el plenario.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Rivero.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Fernández.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

Creo que los argumentos que nos ha dado para rechazar nuestros vetos tienen el mismo nivel de consistencia que este proyecto de ley. Por tanto, lo que hacen es reafirmarnos en las razones que le hemos expuesto y para las que no hemos encontrado ninguna respuesta política por parte del portavoz del Partido Popular. Creo que las razones de fondo que tiene el Partido Popular para rechazar nuestros vetos son razones de tipo electoral, de tiempos electorales. Usted decía y defendía que el Gobierno trabaja hasta el último momento. Nadie había puesto en cuestión que todos estaríamos trabajando hasta que se convocaran elecciones, porque esa es la ley y es nuestro compromiso con los ciudadanos. Todos estamos trabajando, no solo el Gobierno. De hecho, tienen ustedes un voluminoso número de enmiendas, además de los vetos, que responden al trabajo de todos los grupos políticos.

Como digo, ustedes están más en la clave del tiempo electoral que en la de satisfacer las necesidades de un sector tan importante para las comunicaciones en nuestro país como es el sector ferroviario.

La excusa que ha utilizado en su argumentación es que estaban trasladando normativa europea. Ha vuelto a utilizar la excusa del Gobierno, de que han trasladado la Directiva Recast. El Consejo de Estado, al que usted ha hecho referencia, les dice que se ha hecho una transposición incompleta, si se ha leído el informe con detenimiento verá que es así, si no le buscaré la cita expresamente. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia también reivindica que se haga una traslación completa de esta directiva. Por tanto, la traslación de la directiva no deja de ser un argumento, una justificación del Gobierno, una muletilla para avanzar en otras cosas que les interesan, que es la privatización del sector ferroviario, hasta el punto de que a los administradores de infraestructuras les han abierto el paso a que sean también

privados, algo con lo que estamos frontalmente en contra, lo mismo que hemos estado en contra de la privatización de AENA.

Dice que nosotros hemos utilizado al Consejo de Estado como una pantalla. Yo le invito a leer con detenimiento el informe, porque ya no es un problema de posicionamiento ideológico; digamos que el Consejo de Estado lo dejamos al margen de posiciones ideológicas, y ahí es de una contundencia tremenda en desacreditar este proyecto de ley. Dice usted: el Consejo de Estado señala que se ha tramitado correctamente. Les dice a ustedes que, formalmente, han salvado todo el procedimiento, pero se han burlado del procedimiento al hacerlo, porque no han dado tiempo a que se emitan informes tan importantes como el del Ministerio de Hacienda. Si van a fijar cánones y va a haber ingresos ¿cómo es que no hay un informe del Ministerio de Hacienda o del Ministerio de Defensa, como les dice el Consejo de Estado?

En cuanto a que la memoria económica, que no está incluida, se resuelva con que el proyecto de ley contemple tasas y cánones, eso no responde a lo que es abordar cómo se va a solventar la deuda que tiene el sistema ferroviario y cómo se va a solventar también la sostenibilidad, que es lo que nos vienen indicando desde esta directiva europea: que hay que avanzar hacia una sostenibilidad del sistema ferroviario, pero hay que decir cómo, y eso merecía, al menos en nuestra opinión, un título en la ley, y no lo hay; no se aborda ese asunto en absoluto y, por lo tanto, la ley todavía no está madura para traerla a este debate.

Para terminar, le llamo la atención sobre un elemento que me parece fundamental en el sistema ferroviario, que es el mantenimiento, que influye directamente en la seguridad. Hemos hecho enmiendas en el sentido de que corrijan el que el Administrador de Infraestructuras no sea responsable del mantenimiento; nos parece un despropósito. Ya no un olvido, sino un despropósito. Y, además, viene en la línea que le hemos criticado en la presentación de los Presupuestos Generales del Estado durante los últimos años, y es que destinan muy pocos recursos al mantenimiento de la extensa línea de vías férreas que tenemos en nuestro país. Queremos llamar la atención también sobre ese asunto que nos parece fundamental y que justifica, por supuesto, que hayamos planteado el veto.

Por consiguiente, vamos a mantenerlo y esperamos que el Partido Popular, a lo largo de la tramitación, al menos reconsidere de forma parcial su posición y acepte algunas de las propuestas que hemos hecho todos los grupos, que también estaremos trabajando hasta el último minuto, e incluso después también.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Fernández.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra el senador Mateu.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Gracias, señora presidenta. De nuevo, buenos días.

¿Qué decirles? Yo creo que la esencia básica de los puntos de esta ley está ya expuesta. Se critica que no se haya hecho caso, vamos a decirlo así, entre comillas, a lo que se establece en el dictamen del Consejo de Estado, pero yo me remito igualmente a lo establecido en la última página de ese informe brillante del Consejo de Estado, en la página 61, que dice que se puede elevar para su posterior aprobación. Evidentemente, el Gobierno ha recogido sugerencias establecidas en el dictamen del Consejo de Estado y, en concreto, siempre se es respetuoso con ese paso o trámite previo. Desde el primer momento en que se elaboró este anteproyecto de ley, como tal anteproyecto se cumplió el trámite y, así, también, si tienen ustedes curiosidad, tanto en el informe del Consejo de Estado como en la memoria de impacto normativo se establece a qué entidades se dirigió este anteproyecto de ley para la elaboración de su informe. Y la verdad es que ahí aparecen todas las que tienen algo que decir en este sector. Por tanto, yo entiendo que ha sido un proyecto de ley, como no puede ser de otra manera, que se está elaborando como hay que hacerlo, con participación de todos los sectores implicados en el mismo.

Vuelvo a insistir sobre el tema de la memoria económica. Hay que leerse el apartado 3.2 de la memoria de impacto normativo, que es muy exhaustivo en este tema, y te habla perfectamente de cuáles son las tasas, de cada una de ellas, de cuál es su impacto, su base imponible, su objeto pasivo y cuáles son las consecuencias. Y también, precisamente, te habla de los cánones que, desde luego, son figuras con las que, como he dicho anteriormente, se pretende flexibilizar la utilización de las líneas férreas, en el sentido de poder abrir más líneas férreas a la operatividad de empresas y mantener las constantes económicas para poderlo hacer.

¿Invasión de competencias autonómicas? Ninguna, se lo he repetido a la senadora del Grupo de CiU. ¿Por qué? Porque el Gobierno del Partido Popular siempre es muy escrupuloso y respetuoso con una invasión de esas competencias.

Respecto a la representante del PNV, cuando hablaba de que hay que leerse más allá de la página 25 del informe del Consejo del Estado, yo me he leído de la 1 a la 61, y también me he leído la sentencia

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 516

26 de agosto de 2015

Pág. 12

del Tribunal Constitucional y también me he leído la interposición de la reclamación contra el catálogo de las líneas de interés general que se establecieron en su momento, y ese recurso inicial es consecuencia también de lo que ahora también nos hablan ustedes. No están nunca de acuerdo; o bien el principio de territorialidad o bien el principio de interés general, esa es la diatriba que existe siempre, pero creo que el Tribunal Constitucional ha dejado muy clarito cuál es el criterio que inicialmente debe prevalecer y qué líneas tienen que estar incluidas en el catálogo de las líneas de interés general, y cómo es la inclusión y cómo es la salida de las mismas.

Señorías, siendo muy respetuoso con todos sus planteamientos, creo que este proyecto de ley es el proyecto de ley que va a consagrar la importancia que tiene el sector ferroviario dentro de lo que es el mundo de la conectividad, de la aproximación de territorios y de la mejora de la convivencia para un futuro largo como ha sido la Ley del año 2003. Por eso, insisto y repito, me guardaré más argumentos, más extensos, para el debate interesantísimo que, no me cabe ninguna duda, tendremos en el Pleno de la semana del día 8 tanto sobre esta ley como sobre la de carreteras.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Mateu.

A continuación, vamos a pasar a la votación de las propuestas de veto. Aunque hay varias comisiones en las que se están produciendo votaciones, si estamos todos, rogaría a los portavoces me dijeran si están de acuerdo en iniciar dicha votación. (*Asentimiento*).

En consecuencia, pasamos a votar los vetos.

Sometemos a votación la propuesta de veto número 1, de la senadora Capella i Farré, del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 9; en contra, 16.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Votamos la propuesta de veto número 2, del senador Iglesias Fernández, del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 9; en contra, 16.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Votamos la propuesta de veto número 4, del senador Guillot Miravet y el senador Saura Laporta, ambos del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 9; en contra, 16.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Sometemos a votación la propuesta de veto número 5, presentada conjuntamente por la senadora Almiñana Riqué, el senador Boya Alós, el senador Bruguera Batalla, el senador Martí Jufresa, el senador Montilla Aguilera, el senador Sabaté Borràs y la senadora Sequera García, todos ellos del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 9; en contra, 16.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Votamos la propuesta de veto número 3, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 9; en contra, 16.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Votamos la propuesta de veto número 7, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 9; en contra, 16.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Votamos la propuesta de veto número 6, del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 9; en contra, 16.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

A continuación, pasamos a la defensa de las enmiendas.

Para la defensa de las enmiendas 1 a 71, tiene la palabra la senadora Armas.

La señora ARMAS PÉREZ: Gracias, señora presidenta.

Damos por defendidas todas las enmiendas del Grupo Mixto.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Enmiendas 72 a 81, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado. Tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Como ya he comentado anteriormente, las enmiendas 72 a 81, que doy por defendidas, presentadas por mi grupo están basadas en esa voluntad y esa creencia de que es posible trabajar de manera colaboradora y armoniosa entre el Estado y las comunidades autónomas, desde la lealtad política, institucional y desde el respeto al bloque de constitucionalidad, que decía que era el que nos habíamos fijado, aunque ha quedado ya bastante claro que no compartimos la interpretación que de ello se hace siempre. A pesar de expresar también la voluntad de que en el resto del trámite parlamentario pueda tener algún resultado nuestra defensa de enmiendas y su presentación, cuando una escucha que este proyecto de ley es el que se va a consagrar tal cual, y continúa la frase el portavoz, una ya entiende que ese va a ser el texto que va a quedar. Por lo tanto, seguiremos manteniendo la defensa de nuestras enmiendas hasta el último momento, pero, ciertamente, con esas aseveraciones, dudas quedan. Y, no sé si posteriormente lo dirá, pero en algunas ocasiones anteriores algún otro portavoz del Grupo Popular sí lo ha dicho, me refiero a la justificación del hecho de presentar enmiendas en este caso en el que estamos y, aunque el comentario creo que fue en alusión a los vetos, se decía por parte del Grupo Popular que respondía más a una estrategia política y no a un fundamento legislativo. Pues evidentemente, tal y como el senador socialista ha dicho, al igual que nosotros, estamos trabajando hasta el final. Cuando los grupos presentamos enmiendas y vetos lo hacemos con una justificación que, evidentemente, es política; la suya será mantener los tiempos, las maneras, e incluso antes se ha hablado de una planificación, pero permítame que le diga que después de cuatro años, casi estamos en la cuenta atrás —no soy futbolística pero podríamos decir que estamos en los minutos de descuento—, no le avala excesivamente el argumento de la planificación sobre cómo legislar, y menos en este ámbito de lo ferroviario sobre el que mi grupo ha solicitado reiteradamente al Gobierno que realice una planificación de los objetivos, un replanteamiento cuando la situación económica era la que era y que estableciese unos criterios a la hora de tomar decisiones.

Por lo tanto, presentamos las enmiendas y las mantenemos, con todas las dudas después de escucharle, pero con el argumento que cada uno considera suficiente como justificación a la hora de hacerlo.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Iparragirre.

Enmiendas 82 a 234, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

Tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, presidenta.

Doy por defendidas todas las enmiendas de nuestro grupo, tanto las de los senadores de Iniciativa como las de los del PSC.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Enmiendas 318 a 381, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió.

Senadora Rivero, tiene la palabra.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, presidenta.

Doy por defendidas las enmiendas. Muchas de ellas van en el sentido de la enumeración de los motivos expuestos al presentar nuestro veto.

Todas ellas tratan puntos que a nuestro entender son claves para tener un sector ferroviario moderno y competitivo que pueda revertir en un buen servicio para el transporte de viajeros y en una efectividad para el transporte de mercancías.

Todas estas propuestas las hacemos, además, desde el sistema que nos hemos dado en el Estado en el que estamos, el de las comunidades autónomas, y desde el respeto escrupuloso a las competencias. El senador ha vuelto a hablar de competencias, y estoy de acuerdo, como le he dicho. Creo que he sido clara, aunque intentaré serlo más, cuando he dicho que este proyecto de ley en concreto no atropella de forma ostensible las competencias, pero no puedo estar de acuerdo con usted cuando dice que ustedes son siempre escrupulosos con el respeto competencial. Permítame que no esté de acuerdo.

Dejando claro esto, que hay que separar el grano de la paja —y en este caso es así—, nosotros damos por defendidas las enmiendas y nos emplazamos al plenario para desarrollarlas.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Rivero.
Enmiendas 235 a 254 y 256 a 317 del Grupo Parlamentario Socialista.
Tiene la palabra el senador Sanz Carramiñana.

El señor SANZ CARRAMIÑANA: Gracias, señora presidenta.

Dicen que la esperanza es lo último que se pierde. Entonces, recogiendo un poco la voluntad que nos ha manifestado anteriormente el señor Mateu, vamos a ver si con un periodo de reflexión de aquí al Pleno el Partido Popular intenta aceptar algunas de las enmiendas. Como he comentado antes, resulta chocante que se presenten siete vetos y casi cuatrocientas enmiendas y que todos los grupos coincidamos en el fondo y en la forma de la mayoría de las enmiendas presentadas. Yo creo que tan malos no seremos, digo yo.

Le he comentado anteriormente también que el tiempo corre en su contra, pero bueno esa es la patata caliente que tienen y ustedes han de resolverlo. De todas formas, no dudo de la buena voluntad del señor Mateu y estoy seguro que de aquí al Pleno van a mirar con mucho cariño las enmiendas que hemos presentado. Otra cosa es lo que les dejen hacer, y sabemos de lo que hablamos porque hemos estado en el Gobierno, pero bueno, por lo menos lo intentamos.

En el poco tiempo que tenemos para defender algunas enmiendas diré que el Partido Socialista ha presentado ochenta y dos enmiendas. Voy a comentar algunas de ellas, aunque parezca reiterativo porque anteriormente se ha hecho alusión a ellas, porque me parece importante.

La enmienda 235, de modificación, pretende sustituir en todo el proyecto de ley los citados administradores generales de infraestructuras ferroviarias por administrador general de infraestructuras ferroviarias, que es lo que nosotros entendemos que debe ser. ¿Por qué? Porque intentamos evitar la pérdida de sinergias entre la alta velocidad y el ferrocarril convencional. Y luego, cuando pase al resto de las enmiendas, veremos que se trata a la red convencional como al pariente pobre. Creemos que se crearía una dualidad: uno de estos modelos con inversiones y cuya sostenibilidad se garantiza por ley y otro carente de inversiones, sometido a la suerte de la obligación del servicio público y bajo la amenaza de cierre.

Presentamos la enmienda 276 porque entendemos que el objeto de la ley y el desarrollo del sector ferroviario deben perseguir y contribuir a la cohesión social y territorial con los mayores niveles de seguridad y fiabilidad, con los menores costes medioambientales y con la mayor eficiencia económica. Ese es el espíritu de la ley, pero para nada es el texto del proyecto de ley, por lo menos así es como lo vemos, dicho con todo el respeto. Creo que distan mucho el espíritu y la intención de lo que viene reflejado en el proyecto de ley, y por eso presentamos la enmienda 236.

Hay otras enmiendas, por ejemplo, la 239, que determina los órganos que integran la Administración General del Estado y su régimen jurídico. Entendemos que ahí se da pie también a eliminar las competencias de la administración ferroviaria del Estado, con lo cual permitiría la privatización parcial o total.

También nos parece importante la enmienda 237, de adición. Aun reconociendo que este proyecto de ley mantiene bastantes artículos de la Ley 39/2003, no vemos que se mantenga la unidad de mercado. Eso no lo hemos visto y presentamos la enmienda 237 porque entendemos que esta unidad de mercado supone por lo menos, según manifiesta el Tribunal Constitucional, la libertad de circulación sin traba por todo el territorio nacional de bienes, capitales, servicios y mano de obra.

En la enmienda 243 pedimos que se incorpore a la red ferroviaria de interés general los enlaces a las terminales logísticas de carácter supralocal.

Plantemos la enmienda 244, que es de modificación. Aquí se habla mucho de la relación, de la no invasión de competencias y de la falta de respeto a las mismas, y en la enmienda de modificación 244 exigimos el previo acuerdo de aquellas administraciones que tienen atribuidas constitucionalmente competencias en materia de transporte. No nos sirve que se dé trámite de audiencia, no. Exigimos el acuerdo entre ambas administraciones.

En la 245 lo que se fija es el plazo de publicación de catálogo de las infraestructuras ferroviarias de la red ferroviaria de interés general.

La enmienda 246 es de modificación, y es que nosotros entendemos que el Consejo Asesor de Fomento es un órgano que no existe en el organigrama del Ministerio de Fomento. Por tanto, apostamos por sustituirlo por otro consejo de carácter técnico y consultivo de los ministerios de Fomento y de Agricultura.

Planteamos también la enmienda 247, de adición, para la aplicación de un criterio básico en la planificación de infraestructuras del transporte.

En la 248 plantemos, y muchos de los diferentes portavoces que me han precedido en el uso de la palabra han hablado de ello, la obligación de un estudio de viabilidad económica como paso previo a planificar una nueva infraestructura, de forma que no pueda redactarse un estudio informativo que no cuente con un estudio de viabilidad. Nos parece también importante.

La enmienda 250 va en la línea que he comentado anteriormente en el sentido de que los estudios informativos sean redactados por el administrador de infraestructuras ferroviarias y aprobados por el Ministerio de Fomento.

En cuanto a la transparencia, la enmienda 253 se refiere a completar la tramitación previa —es el párrafo al que me he referido anteriormente— estableciendo que los estudios informativos sean públicos y gratuitos.

Al contenido de la enmienda 256, sobre proteger los derechos de los ciudadanos, ya han hecho referencia algunos de los portavoces.

La señora PRESIDENTA: Senador Carramiñana, vaya terminando.

El señor SANZ CARRAMIÑANA: Ya termino, señora presidenta,

En el Pleno me referiré al resto de las enmiendas. Únicamente, quiero llamar la atención sobre la enmienda 310. Ya hemos comentado anteriormente que nosotros proponemos que se suprima la disposición adicional undécima, y la motivación es muy clara: evitar contradicciones y conflictos de ilegalidad al impedir las mejoras salariales.

Nada más y muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Carramiñana.

Cabe un turno en contra. Tiene la palabra el señor Ibarondo.

El señor IBARRONDO BAJO: Muchas gracias, presidenta. Buenos días, señorías.

En primer lugar, me gustaría aclarar dos puntos que hemos escuchado esta mañana. Se ha dicho que perseguimos lo mismo. El interés público es el que ampara esta ley y actualizar y adecuar la ley a los nuevos tiempos, dar seguridad a las redes ferroviarias y actualizar los modelos de gestión para tener una gran red ferroviaria es lo que nos está impulsando a todos nosotros, tanto en la redacción del proyecto de ley, como en estas enmiendas. Pero volvemos a insistir en que no está nada cerrado, sino todo lo contrario: el debate ha empezado esta mañana. Como segunda precisión, si me permite el senador Fernández Ortega —no ha intervenido pero nobleza obliga—, quiero aludir al comportamiento tan noble que ha tenido usted en la ponencia, adelantándose, como suele hacer cuando se hacen estas tramitaciones de ley, a cuáles son los puntos más sensibles o más sociales que pueden afectar y a los que tenemos que poner más acento. No caen en saco roto los comentarios que ha hecho, y hablaremos ahora de la enmienda 310, en la que ha incidido también el senador Carramiñana. Básicamente quería apuntar estos dos puntos: que todos perseguimos, más o menos, un objetivo claro, desde un lado o desde el otro de los escaños y, segundo, que el comportamiento por ambas partes, por todas las partes, está siendo muy noble y muy sincero, y eso es empezar con buen pie.

Respecto a las intervenciones en las que se han dado por defendidas las enmiendas —se han estudiado todas—, podemos decir que en líneas generales tienen un poso técnico. Un poso de formas de redacción e interpretación, con lo que al fin y a la postre muchas de ellas vienen a perseguir lo mismo.

Concretamente, el Partido Socialista ha detallado una serie de enmiendas y respecto a la 235 puedo decirles que nosotros consideramos más adecuada la utilización del término en plural, puesto que en la

actualidad, de hecho, ya existe más de un administrador de infraestructuras ferroviarias. Respecto a la 236, entendemos que no es necesaria la adición que solicitan, puesto que ya se recoge esto en el artículo, punto 1, respecto al espíritu de la ley, o eso es lo que nosotros consideramos. También, en cuanto a la 237, sobre la unidad de mercado, pensamos que es innecesario reproducir la Constitución, su artículo 139.2; es algo que ya ampara la Constitución.

Sobre la enmienda 243, que modifica el apartado 1 del artículo 4 y se presenta respecto a la red ferroviaria de interés general, cabe decir que dicho apartado no hace referencia a instalaciones concretas de viajeros o mercancías, sino que se refiere al sistema común del transporte ferroviario y su funcionamiento, así como a los tráficos internacionales, intercomunitarios o esenciales para la economía o la defensa, independientemente de que se trate de tráfico de mercancías o de viajeros.

En cuanto a la enmienda 244, que se formula al artículo 4.2 y en relación con la red ferroviaria de interés general, consideramos más adecuado que la inclusión en la red ferroviaria de interés general corresponda al Ministerio de Fomento y no al Gobierno. Como ven, son precisiones que se pueden discutir, pero tampoco es que estemos muy separados en lo que perseguimos.

En la enmienda 245, relativa al artículo 4.4 y sobre el catálogo de infraestructuras, piden seis meses tras la aprobación de ley. Nosotros consideramos que es más interesante para todos no establecer ese plazo de publicación, porque es muy viva la redacción de todos estos proyectos.

Respecto a la viabilidad económica de la enmienda 248, yo no voy a pisar la intervención que ha hecho mi compañero Mateu, por lo tanto dejo ahí su brillante exposición.

Lo que se pide en la número 250, planteada al artículo 5.4, ya está recogido en el artículo 5.5.

La enmienda 253 se formula al artículo 5.7, pero el derecho a la información está regulado por la Ley 19/2013, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. Parece que se trata de reproducir una ley que está en vigor en otra que está naciendo y no entendemos por qué hay que repetirla.

Sé que usted quería debatir todas sus enmiendas, pero no nos va a dar tiempo; en el Pleno igual disponemos de más margen. Pero centrémonos en la 310, que pretende suprimir la disposición adicional undécima. La disposición no impide ninguna clase de mejoras salariales, solamente, y esto debe quedar claro, se limita a indicar que la ley no las establece. Por lo tanto, no entra esta ley en ello, simplemente se limita a indicar que la ley no las establece.

Esto es lo que queríamos comentar a priori sobre las intervenciones en el turno de defensa de las enmiendas.

Muchísimas gracias

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Ibarrondo.

Ahora cabe un turno de portavoces, que también sería por orden de menor a mayor, aunque no sé si sus señorías quieren hacer uso de él.

¿Grupo Mixto? (*Denegaciones*).

No hace uso de la palabra.

¿Grupo Vasco en el Senado? (*Denegaciones*).

No hace uso de la palabra.

¿Grupo Entesa pel Progrés de Catalunya? (*Denegaciones*).

No hace uso de la palabra.

¿Grupo Catalán de Convergència i d'Unió? (*Denegaciones*).

No hace uso de la palabra.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el senador Carramiñana.

El señor SANZ CARRAMIÑANA: Gracias, señora presidenta.

Seré breve y prometo ajustarme al tiempo. Voy a tratar de justificar por qué presentamos las enmiendas.

Aunque alguno de los portavoces también ha explicado que no se entienden las prisas ni se comparten, parece que sí nos entendemos. Visto cómo la ministra ha manifestado que piensa sacar a concurso la liberalización del transporte del corredor de levante en el mes de septiembre, sí entendemos las prisas, pero solo desde ese lado.

Tampoco compartimos que la justificación esté en trasponer la directiva. Ya vamos con retraso. Para el cuarto paquete, creo que hasta el 2019 tenemos tiempo y en casos excepcionales de algunos reglamentos tenemos hasta el 2024, por lo que no veo dónde están las prisas. Tampoco estamos de acuerdo con la posibilidad de asignar a empresas privadas funciones propias de la administración de infraestructura ferroviarias. Llama la atención el caso omiso a las recomendaciones que se hacen en los informes o del

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 516

26 de agosto de 2015

Pág. 17

Consejo de Estado y de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Entendemos que es una falta de respeto a las instituciones la tramitación del actual proyecto tal y como se ha desarrollado. Hay que tener mayor sensibilidad. Echamos en falta una memoria económica, y esto nos parece fundamental. También echamos en falta informes tan fundamentales como los que antes he citado. Entendemos que este proyecto de ley carece de estabilidad en el tiempo. Hay mucha improvisación y también carece de seguridad jurídica. Entendemos que la transposición de la directiva es necesaria, pero se debe hacer con tranquilidad y con diálogo y no con la improvisación con la que se ha llevado a cabo.

La red convencional —y he hecho antes referencia a ello— es el pariente pobre del sistema ferroviario. Se ha despojado de la red cualquier activo que tenga valor para obtener financiación. Falta inversión en la red convencional. No hay más que ver el informe de fiscalización 2011-2013, donde se observa una disminución de la financiación. Cabe recordar que las inversiones y el mantenimiento van asociados a la seguridad, señorías. Las inversiones y el mantenimiento van asociados a la seguridad, y en la red convencional se está poniendo en peligro. Entendemos también que la Ley del sector ferroviario debía tener un título de financiación propio y no lo tiene. Se está comprometiendo la fiabilidad y la seguridad. La tarifa de los cánones vigentes es insuficiente para cubrir los costes. La directiva reconoce y determina que los cánones deben ser equivalentes a los costes.

Para finalizar, diré que hemos presentado todas estas enmiendas porque con este texto de proyecto de ley no se consiguen los objetivos que se persiguen, entre ellos conseguir una correcta planificación de infraestructuras ferroviarias. Estamos hablando de que este tipo de infraestructuras es para setenta y cinco, cien años o más. Queda clara la falta de sostenibilidad del sistema a medio y largo plazo. Faltan medidas de incentivos y fomento del transporte ferroviario. No vemos una sensata regulación, sin precipitación, de la apertura a la competencia al tráfico en el transporte interior de viajeros. Y tampoco vemos que se refleje la defensa de los derechos de los clientes del sector ferroviario.

Por todo ello, como he comentado anteriormente, hemos presentado esta serie de enmiendas.

Nada más y muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Carramiñana.

Por el Grupo Popular en el Senado, tiene la palabra el senador Ibarrondo.

El señor IBARRONDO BAJO: Muchas gracias, presidenta.

Señorías, solamente intervengo en este momento para hacer un distingo entre ritmo y prisas. Nos acusan de que hay prisas. Yo lo que creo es que nosotros llevamos un ritmo legislativo a lo largo de estos tres años largos —va para cuatro— en los que se han tramitado ciento sesenta y tres leyes en las dos Cámaras, y aquí hemos revisado y hemos hecho la relectura de todas esas leyes. Creo recordar que no ha habido ni un Pleno, de los sesenta y tantos que hemos tenido, en donde no nos hayamos encontrado un par de leyes para discutir, debatir o reformar, porque ha sido una política bastante reformista. Por lo tanto, no confundamos las prisas con el ritmo y el compromiso que habíamos adquirido el Grupo Popular y el Gobierno de Mariano Rajoy para cumplir un programa preestablecido. Y se están cumpliendo esas fases. No es que vayamos con prisas, es que vamos con el ritmo que nos hemos ido marcando. Puede sorprender que dadas las fechas estemos aquí debatiendo, pero el hecho de que nos sorprendan las fechas no quiere decir que nosotros en ningún momento, a lo largo de estos cuatro años, hayamos bajado el ritmo de actuación. Personalmente, por ejemplo —y parece que la he tomado hoy con usted, señor Fernández Ortega—, creo que he coincidido en el debate de más de siete leyes —no digo mociones— sobre materia de vivienda, urbanismo, edificación, ordenación del transporte terrestre, carreteras, ferrocarriles, hipotecaria, etc.

Por lo tanto, creo que esta precisión tiene que quedar clara. Aquí no hay prisas, aquí hay un compromiso con nuestro programa electoral y con nuestros conciudadanos y, por lo tanto, hay un buen ritmo de cruce que espero que concluya con los objetivos que nos hemos marcado.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Ibarrondo.

Sometemos a votación el texto propuesto por la ponencia en su informe sin las modificaciones respecto al texto remitido por el Congreso.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 9.

La señora PRESIDENTA: Queda aprobado y dictaminado por la Comisión de Fomento el Proyecto de Ley del sector ferroviario. Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 516

26 de agosto de 2015

Pág. 18

Corresponde ahora designar al miembro de la comisión que llevará a cabo la presentación del dictamen ante el Pleno del Senado.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Creo que podría ser la presidenta perfectamente, que lo hace muy bien.

La señora PRESIDENTA: ¿Están de acuerdo el resto de portavoces? (*Asentimiento*). Muchas gracias. Será un honor presentarlo.

PROYECTO DE LEY DE CARRETERAS
(Núm. exp. 621/000147)
AUTOR: GOBIERNO

La señora PRESIDENTA: Pasamos al siguiente punto del orden del día. Dictamen del Proyecto de Ley de carreteras.

A este proyecto de ley se ha presentado una propuesta de veto y ciento setenta y seis enmiendas, de las cuales las números 89 y 90, del Grupo Parlamentario Socialista, han sido retiradas.

Pasamos a la defensa del veto número 1, de los señores Guillot Miravet y Saura Laporta, ambos del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

Para la defensa del veto, tiene la palabra el senador Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Lo doy por defendido, señoría.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Martí.
Para turno en contra, tiene la palabra el señor Santamaría.

El señor SANTAMARÍA HERRANZ: Gracias, señora presidenta.

Señorías, dada la brevedad que requiere el momento, únicamente voy a decir que el Grupo Popular va a votar en contra de esta propuesta de veto, fundamentalmente porque no vemos que haya razones para ello; las que se alegan en el escrito del senador no se corresponde con la realidad. Se habla de falta de movilidad sostenible y de falta de coordinación con otras redes, cuando están recogidas de forma reiterada en todo el desarrollo de la ley. Cuando se arguyen unas causas que no se cumplen no hay que tenerlas en cuenta.

Quiero decir también que bajo ningún concepto se recoge en el proyecto de ley una limitación de las capacidades urbanísticas de las administraciones locales. Tienen sus propios representantes en los organismos competentes, lo que sí se hace es dejar optativo el llamamiento a estas administraciones en aquello que afecte a las carreteras estatales, únicamente.

No podemos estar de acuerdo, y es una cuestión de filosofía, en ver siempre como algo peyorativo la participación privada. Nos parece que a veces esto aligera las situaciones, agiliza los momentos y posibilita llegar a determinadas consecuencias que de otra manera no se lograrían. E igualmente —y creo que es lo que subyace en la propuesta de veto del señor Guillot—, no aceptamos las continuas alusiones a las prisas, urgencia o dinamismo, como queramos llamarlo, en la presentación del proyecto de ley. Aparte de la brillantísima expresión que ha tenido mi compañero el senador Ibarro, cuando se ve el dinamismo y la constancia en la presentación de normas este argumento se cae. Este argumento sería válido si hubiese habido una paralización de la actividad legislativa y en quince días se quisiera hacer lo que no se ha hecho a lo largo de cuatro años. Lo cierto es que de forma sistemática se han planteado nuevas proposiciones y nuevas leyes en esta Cámara y, por tanto, esto por sí mismo decae.

Reitero que vamos a votar en contra porque realmente no hay ninguna razón objetiva que nos haga dudar de la propuesta del proyecto de ley.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Santamaría.
Pasamos al turno de portavoces, que realizaremos de menor a mayor.

¿Grupo Mixto? (*Denegaciones*).

No hace uso de la palabra.

¿Grupo Vasco en el Senado? (*Denegaciones*).

No hace uso de la palabra.

Por el Grupo Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ JUFRESA: Sí, señora presidenta.

Nuestro grupo, concretamente este portavoz, va a abstenerse en relación con esta propuesta de veto. El resto de los senadores de la Entesa no hemos presentado veto y, por lo tanto, sería incoherente por nuestra parte apoyarlo, aunque compartimos muchos de los argumentos que suscriben los senadores Guillot y Saura y, de hecho, los hemos plasmado en forma de enmiendas parciales, así que tampoco estamos tan alejados de algunos de sus planteamientos.

Pero reitero que nos vamos a abstener en la votación del veto presentado por los senadores Guillot y Saura.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Martí.

Por el Grupo Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió, tiene la palabra la senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, presidenta.

Únicamente quiero anunciar nuestra abstención en la votación de este veto.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el senador Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

El Grupo Socialista comparte los argumentos que se exponen en el veto, la mayoría de ellos, pero siguiendo la línea de los demás grupos nos vamos a abstener. Pero sí queremos significar que muchos de los argumentos que se exponen también forman parte de aquellos que han justificado la presentación de enmiendas por parte de nuestro grupo.

La tramitación de esta ley, como la de la Ley del sector ferroviario, ha sido apresurada e inconsistente. De hecho, nos faltan informes. Cuando uno va a buscar el informe del Consejo de Estado que hemos visto en todas las leyes, ve que en esta ley no está.

Creemos que hay elementos que no están bien resueltos en este proyecto de ley. Algo tan importante como la seguridad vial solamente tiene una mera enunciación en este proyecto. Y esto va en paralelo con la financiación que el Partido Popular ha contemplado en los Presupuestos Generales del Estado para este asunto, 67 millones al año.

También echamos de menos una redacción más valiente que apueste por el mantenimiento y la conservación de todas las infraestructuras viarias de carreteras de nuestro país, que también tiene un trato superficial en esta ley. En más de un debate hemos traído a colación el hecho de que no invertir un euro en este momento nos va a llevar a que reparar lo que hemos dejado que se deteriore dentro de tres años nos cueste cinco veces más, y si lo dejáramos cinco años más probablemente nos costaría veinticinco veces más. Es muy importante el mantenimiento de las carreteras, que se están degradando.

Cuando uno busca argumentos para justificar qué está pasando en nuestro país para que el nivel de accidentes haya dejado de bajar, haya aumentado considerablemente el número de accidentes con víctimas al año y estén también aumentando, por primera vez en más de una década, el número de víctimas mortales en accidentes, se da cuenta de que no puede deberse únicamente a que vuelve a haber más conductores y más vehículos en la carretera. Eso no puede ser, y el argumento que utiliza el Gobierno no nos parece suficientemente serio.

El hecho de invertir poco en el mantenimiento de las carreteras ha llevado al deterioro, y eso también es un factor importante. De hecho, el Gobierno ha pasado de recoger los 1251 millones que se recogieron en el año 2009 a los 814 millones del año 2014, que además no se ejecutan. Nos parece que esto es un grave déficit de esta ley: no apostar por el mantenimiento. Por cierto, siguiendo la ministra de Fomento su trayectoria de transparencia, esa que nos viene demostrando últimamente cuando le pedimos que nos dé información sobre la deuda del Ministerio, por ejemplo —en el último debate que tuvimos en el Pleno dejó claro que su política es de total ocultación—, ahora también ha retirado la ejecución presupuestaria del Ministerio de Fomento de la página web para que no sepamos cuánto ejecuta al año en cada una de las partidas; también lo ha retirado, incluso desde el año 2012 hasta ahora. De hecho, la inversión real en mantenimiento está en torno a 600 millones para los 25 000 kilómetros de vía que tenemos.

Echamos de menos también en este proyecto de ley una apuesta por la innovación. Creemos que la iniciativa privada prioriza demasiado la visión del Gobierno al redactar el proyecto de ley, incluso la prioriza sobre cualquier otro aspecto.

Quiero destacar un elemento que ya hemos explicado y sobre el que he llamado la atención en la ponencia —y quiero hacerlo también en esta intervención—, y es el que se refiere a las competencias municipales.

¡Cómo pisa este proyecto de ley las competencias municipales, pidiendo incluso doble autorización para aprobar obras! Por no alargarme más, diré que lo que hemos hecho en el Partido Socialista ha sido plantear enmiendas que, sobre todo, apuesten por la mejora del mantenimiento, por la coordinación territorial, por mejorar la financiación, también para mejorar la transparencia. Hemos incorporado nuevas enmiendas en la tramitación en el Senado para intentar que las competencias municipales no sean tomadas por el Ministerio de Fomento.

Como les decía en la conversación mantenida en la ponencia, no puedo entender cómo el Gobierno plantea que se bloquee cualquier actividad urbanística en un municipio, que en este caso tiene una implicación económica muy importante, por la sola presentación de un estudio previo. Me gustaría que reflexionaran sobre el hecho de que al hacer, por ejemplo, una circunvalación en una ciudad se valoren en un estudio previo distintos trazados que afectan a decenas de municipios, bloqueando toda la actividad urbanística en esos municipios hasta que el Gobierno decida y opte por una de las soluciones que plantea el estudio previo. Me parece un exceso por parte del Ministerio de Fomento arrogarse esa autoridad de bloquear cualquier desarrollo a través de esta ley.

Muchas gracias, señor presidente.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Fernández.

Por el Grupo Popular en el Senado, tiene la palabra el senador Mateu.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Sí, presidenta.

Permítame comentar una cuestión muy breve en referencia a esa preocupación compartida, por supuesto, también por el Partido Popular sobre la autonomía en el ejercicio de las competencias por parte de las administraciones locales y de las administraciones autonómicas.

Con el señor Fernández Ortega hemos tenido una discusión muy interesante durante el trámite de la ponencia esta mañana relativa precisamente —y creo que es en lo que incide— a la extralimitación de las potestades del Ministerio de Fomento para entrar en planes urbanísticos y en delimitación de áreas urbanas. Yo creo que se refiere, en concreto, a lo dispuesto en el artículo 47 del texto de la ley. Sin entrar ahora en mayores profundidades le diré que no procedería aceptar ahora mismo lo que ustedes están planteando —con buen criterio, creo, y además con sensatez— por cuestiones de seguridad jurídica. Vamos a dejarlo por ahora en estas cuestiones o alusiones a seguridad jurídica. Como le hemos comentado, señor Fernández Ortega, durante el encuentro que hemos tenido antes en la ponencia, a lo largo de esta semana y hasta que lleguemos al Pleno todavía tenemos tiempo para poder seguir insistiendo y debatiendo. Le puedo decir que, tanto el senador Ibarrondo, como yo mismo, como el senador Javier Santamaría, hemos ahondado en este tema desde los primeros momentos del anteproyecto de ley. Todavía hay tiempo para seguir trabajando más sobre ello, y ya tendrán ustedes cumplida cuenta de cuál va ser nuestra decisión. Lo que usted ha aludido en este turno de portavoces —creo que por su anterior condición de alcalde—, por nuestra vocación y carácter municipalista —el Partido Popular también—, queremos dejarlo resuelto. Si no se resuelve con las pretensiones que ustedes quieren, espero que por lo menos les quede muy claro el porqué o qué fundamentos se encuentran o se determinan para no poder aceptar sus pretensiones.

Eso es todo lo que quería decir, señora presidenta. Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Mateu.

Pasamos a la votación del veto de los señores Guillot Miravet y Saura Laporta, ambos del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos en contra, 15; abstenciones, 9.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazado.

Pasamos al turno de defensa de las enmiendas.

Enmiendas 1 a 25, del senador Iglesias, del Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra la senadora Armas.

La señora ARMAS PÉREZ: Gracias, señora presidenta.

Se dan por defendidas.

La señora PRESIDENTA: Muy bien.

Enmiendas 26 y 27, de la senadora Domínguez Hormiga, del Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra, senadora Armas.

La señora ARMAS PÉREZ: También se dan por defendidas.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Enmiendas 175 y 176, de la senadora Julios Reyes, del Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra, señoría.

La señora JULIOS REYES: Gracias, señora presidenta. Buenos días.

Nuestro grupo presenta dos enmiendas, las números 175 y 176, a fin de expresar la importancia de que se recoja en este proyecto de ley el reconocimiento de la necesaria responsabilidad de financiación de las carreteras y de otras infraestructuras, aunque no venga a cuento en este proyecto de ley, que sean de interés general para Canarias de forma que sean financiadas por parte del Estado. Esto se concreta en estas dos enmiendas.

En concreto, con la enmienda de adición número 175 se pretende introducir un apartado e) al artículo 4.5. En él planteamos precisamente que se considere de interés general, a efectos de que se incluya en los créditos correspondientes de los Presupuestos Generales del Estado, aquellas infraestructuras que como tal sean acordadas entre ambos Gobiernos, el de Canarias y el de España, ya que así está recogido tanto en la vigente Ley del Régimen Económico Fiscal de Canarias como en el propio Estatuto de Autonomía de Canarias.

La segunda enmienda plantea un añadido, en concreto un apartado nuevo al artículo 9, que habla del desarrollo de los planes estratégicos de las carreteras del Estado. Planteamos nuevamente, en coherencia con la enmienda anterior, que se incluyan también aquellas infraestructuras insulares consideradas de interés general, tal y como recoge el propio artículo 95 de la Ley 20/1991, de aspectos fiscales del Régimen Económico Fiscal y el artículo 54 del Estatuto de Autonomía de Canarias. Consideramos la posibilidad de que se pongan de acuerdo ambas administraciones a la hora de declarar qué infraestructuras de carreteras son de interés general y que, por lo tanto, sean cofinanciadas como venían siéndolo a través de los convenios firmados entre Canarias y el Estado español. Nos parece importante que esto no quede al albur de los gobiernos de turno y planteamos que se recoja como un derecho en la Ley de carreteras que en este momento debatimos.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Julios.

Enmienda 28, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado.

Tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, señora presidenta.

Presentamos una única enmienda, pero está ahí. Mi grupo presenta la enmienda número 28, puesto que nos parecía preciso señalar que echábamos de menos en ese Proyecto de Ley de carreteras una referencia similar a la contenida en la disposición adicional tercera de la vigente Ley 25/1988, de 29 de julio, que contempla expresamente la peculiaridad competencial de la Comunidad Autónoma del País Vasco en esta materia.

Entendemos que la ausencia de esa disposición puede suponer la necesidad de forzar la interpretación de la normativa estatal, un aspecto que, en ocasiones, resulta problemático y que requiere su formulación ante el Tribunal Constitucional para ajustar a la misma al orden competencial vigente, con la dificultad y demora en el tiempo que esta cuestión ofrece. Por ello presentamos esta enmienda de adición en la que proponemos una nueva disposición adicional en la que se fijan dos puntos. En el primero de ellos planteamos que la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de las carreteras que sean competencia de los órganos de gobierno de los territorios forales con derechos históricos se efectuará conforme al régimen jurídico en vigor. El segundo punto de esa disposición dice que la construcción en estos territorios de nuevas carreteras que pueden afectar a las facultades que corresponden al Estado, conforme al artículo 149.1.21.^a y 1.24.^a de la Constitución, requerirá la coordinación y acuerdo con éste.

Entendemos que el Proyecto de Ley de carreteras deroga la ley anterior que he citado, en cuya regulación ya se encontraba la disposición adicional tercera, que contempla expresamente esta peculiaridad competencial a la que he aludido. Por lo tanto, en aras a la seguridad y a la claridad de la norma, entendemos que resulta necesario transcribir en la nueva ley el literal de esa disposición adicional que he mencionado anteriormente.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Iparraguirre.
Enmiendas 29 a 87, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.
Senador Martí, tiene la palabra.

El señor MARTÍ JUFRESA: Doy todas por defendidas, presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Martí.
Enmiendas 125 a 174, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, presidenta.

El Grupo Parlamentario de Convergència Democràtica de Catalunya y de Unió hemos presentado cincuenta enmiendas a este proyecto de ley. Las voy a dar todas ellas por defendidas, aunque de una manera muy burda voy a hacer un pequeño recorrido.

Todas ellas suman y aportan al proyecto propuesto. Planteadas desde la sensibilidad al desarrollo del Estado autonómico en estos treinta años, van desde una apelación a la coordinación y al respeto a las comunidades autónomas y también a la Administración local en el esquema de red de carreteras, para que haya coherencia y eficiencia en la planificación territorial, hasta cómo debe abordarse el trazado de carreteras en el ámbito internacional y quién debe participar en ello. Hacemos referencia también a financiación, a mantenimientos, a detección de puntos negros.

Incorporamos temas que, a mi entender, están a la orden del día a nivel europeo, como entender la bicicleta como un vehículo más que también forma parte de nuestra red de carreteras.

Proponemos algunas ayudas a colectivos y también hacer pedagogía y fomentar las políticas ecológicas. Por ejemplo, planteamos la gratuidad en los peajes para aquellas personas con vehículos adaptados, discapacitados y también para vehículos eléctricos.

Un tema muy importante es que abordamos el traspaso de tramos urbanos de carreteras a las administraciones locales. Toda la gente que participa de la Administración local sabe que el territorio está salpicado de numerosas problemáticas muy concretas porque no se solucionan bien estos traspasos a la Administración local, y en algunos casos atentan incluso al sentido común.

En definitiva, hacemos un peinado, de grande a pequeño, de todos aquellos aspectos que pensamos que este proyecto de ley no recoge. A nuestro entender, con nuestras propuestas puede quedar mejorado.

Nos reservamos para el Pleno, y será la senadora Candini quien ampliará estas propuestas y nos ejemplificará cada una de ellas.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora Rivero.
Enmiendas 88 y 91 a 124, del Grupo Parlamentario Socialista.
Senador Medina, tiene la palabra.

El señor MEDINA TOMÉ: Gracias, presidenta. Buenas tardes, señorías.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado treinta y cinco enmiendas, después de retirar las dos que anunció la presidenta. De modificación, veintidós; de adición, diez; y de supresión, tres. Las damos por defendidas, aunque trataré de hacer una breve descripción de ellas distinguiéndolas en bloques. Hemos considerado oportuno hacerlo así, pensamos que por bloques es mejor.

Hay cuatro enmiendas nuevas, y al decir nuevas me refiero a que se han presentado en el Senado y no vienen del Congreso. Las números 113, 117 y 119 tienen que ver con el marco competencial o la coordinación interadministrativa y la 116 con las sanciones.

A mejoras técnicas o conceptuales del proyecto de ley hemos dedicado seis enmiendas: la 92, 94, 101, 114, 115 y 122, bien porque entendemos que la redacción no es la adecuada o bien porque entendemos que se incluyen conceptos o procedimientos unas veces innecesarios y otras que no se corresponden con un proyecto de ley de esta naturaleza.

Al trinomio seguridad vial, mantenimiento, conservación e inversión destinamos ocho enmiendas. Como ya ha dicho el portavoz del Grupo Socialista en la comisión, le damos mucha importancia a la seguridad vial y consideramos que será mejor y mayor la seguridad vial si se desarrollan proyectos de adecuado mantenimiento y conservación. Y para esto, obviamente, es necesaria una adecuada inversión en materia de mantenimiento y conservación en carreteras, cosa que, dicho sea de paso, en estos años no se ha cumplido por parte del Gobierno del Partido Popular. Hay quien habla de un déficit de inversión en torno a 6000 millones de euros en esta materia.

A todo lo que tiene que ver con la financiación dedicamos siete enmiendas: la 100, la 105, 106, 108, 110, 111 y 112.

Por su parte, dedicamos doce enmiendas a todo lo que tiene que ver con el marco competencial o con la necesaria coordinación interadministrativa, y sobre algunas ya se ha hecho referencia. Entendemos que podría haber una extralimitación competencial o incluso una invasión de competencias de la Administración General del Estado fundamentalmente en materia urbanística. Hasta donde uno sabe el competente para calificar suelo y desarrollar suelo son los ayuntamientos y podría haber aquí algún conflicto competencial en esta materia. Como ha dicho el senador Mateu, quedamos a la espera de lo que ocurra de aquí al desarrollo del Pleno y a ver qué ocurre.

Y presentamos una enmienda, la número 116, sobre infracciones y sanciones, y voy terminando.

Lógicamente, seremos más extensos en el Pleno y matizaremos con más detalle todo el conjunto de las treinta y cinco enmiendas que hemos presentado. Y, como es natural, solicitamos al Grupo Parlamentario Popular que tenga a bien leerlas con calma, con paciencia, con cariño porque, por qué no, a lo mejor se convence de que alguna se podría aprobar.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Medina.

Cabe un turno en contra. Tiene la palabra, senador Ibarrondo.

El señor IBARRONDO BAJO: De nuevo muchas gracias, presidenta.

Señorías, iré contestando por orden de intervención. A la senadora Julios tengo que decirle, en primer lugar, que es la primera vez que debatimos y que es un honor para mí dirigirme a usted. Sepa que recientemente el Ministerio de Fomento, a través de la ministra Ana Pastor, ha llegado a implementar 27,2 millones adicionales al tramo, como usted muy bien sabe, La Aldea-El Risco. Por lo tanto, yo creo que hay una sintonía, como decía usted, entre la comunidad canaria y el Gobierno de España, sobre todo con ese interés de cerrar ese anillo que tanto preocupa en Canarias. A estos hechos y a estas inversiones me quería referir antes de contestarle a sus dos enmiendas, dos enmiendas que usted ha explicado y reproducido brillantemente. No obstante, la 175 es ajena al objeto de esta ley, que son las carreteras, y en cuanto a la 176 le diré que el Plan Estratégico de Carreteras del Estado solo debe incluir aquellas que cumplan los requisitos establecidos al efecto en la propia ley. Corresponde a otras leyes y no a esta establecer los aspectos fiscales que pueden afectar a las infraestructuras insulares a las que se refiere la propuesta de enmienda. Por lo tanto, no se trata de no querer tratar el tema, pero sí de que este no es el lugar; el lugar son otros foros, otras leyes y otros acuerdos.

Respecto a la enmienda del Partido Nacionalista, la número 28, es cierto que es una, pero verdaderamente muy potente. Y así como en la Ley de ferrocarriles mi intervención podría tener otro tinte, en esta y en lo que respecta al régimen foral vasco ya en el preámbulo, en la primera frase, interviene el redactor de la ley hablando en la exposición de motivos del artículo 149, relativo a las competencias y al respeto a la particularidad que tenemos en el régimen foral vasco. El objeto de la ley lo constituyen las carreteras del estado, sin alterar el régimen competencial de las administraciones autonómicas y forales, y usted y yo estamos muy orgullosos de poder transitar, como todos los españoles, por esas carreteras. La coordinación entre las administraciones está ya completada en muchos otros artículos que ahora, por tiempo, no los voy a ir describiendo. Y luego también en el preámbulo empieza diciendo que se facilita la coordinación con las redes autonómicas de carretera estableciendo criterios funcionales para su interconexión con la red de estado y supeditado siempre estas decisiones al acuerdo entre administraciones. Por lo tanto, yo creo que aquí hay un respeto competencial absoluto.

Respecto al Grupo de Convergència i d'Unió, en esas cincuenta enmiendas, que también son de calado y de peso, como ha hecho un resumen sucinto de todas ellas, yo también le diré que es cierto que están muy estudiadas. Pero consideramos que algunas de ellas no están, si me permite, suficientemente justificadas y, por lo tanto, frente a la redacción de esas enmiendas consideramos que es más afortunada la del proyecto de ley. Se preocupan sobre la información a las instituciones y sobre su coordinación, y creo que ahí tenemos versiones muy similares.

Hay una inquietud clarísima sobre la bicicleta, pero nosotros entendemos que aquí estamos centrándonos en la legislación relacionada con lo motorizado: el vehículo, el transporte público y el transporte de mercancías. Por tanto, reglamentariamente podríamos hablar algo respecto a lo que dice en algunas de sus enmiendas sobre las bicicletas, pero esta Ley del sector de las carreteras, evidentemente, trata de lo que trata.

Plazos y programas en carreteras. Pues ustedes en algunos casos hablan de plazos de dos meses y nosotros de uno. El contenido de algunas enmiendas se traslada al desarrollo reglamentario. Quieren que se recojan ciertas leyes y que se plasmen en esta, pero nosotros consideramos que si ya hay una ley no debemos volver a reproducirla, basta con que se cumpla la ley que ya está en vigor.

Hacen una apuesta que nosotros también sentimos como muy nuestra respecto a las personas con movilidad reducida, bonificaciones y vehículos eléctricos en zonas de alta contaminación. Se trata de que los vehículos eléctricos previamente registrados puedan tener una serie de bonificaciones. Nosotros decimos que esto no compete a esta ley. Esto es más propio de una Administración local o regional que de una central.

Insisten en un comentario sobre las carreteras del Estado, y nosotros entendemos que las carreteras son todas del Estado. Y en esa línea, más o menos, ustedes centran sus enmiendas.

Respecto al Partido Socialista voy a intentar no hacer un totum revolutum a pesar de que usted, senador, me lo ha dejado bien claro con los bloques. Aunque no he conseguido apuntar todo el grupo de enmiendas, creo que le podré contestar a la enmienda 92, relativa a enlazar las comunidades autónomas conectando los núcleos principales; de esto habla esto el artículo 4. Nosotros le decimos que no procede su texto porque la función de la articulación territorial es coincidente con la que ya se describe en este mismo párrafo para el que se propone su enmienda.

En cuanto a la que pretende suprimir el párrafo tercero en el artículo 5, le decimos que no porque no entra a regular. Dicho párrafo se limita a establecer la posibilidad de cesión de un bien que constituye el objeto de regulación sectorial contemplada en aquel mismo.

Respecto a la alegación 108, sobre financiación y formulada al artículo 19.1, como ya hemos dicho antes, no es necesario añadir el calificativo de excepcional a ninguna de las posibilidades de financiación que se indican en el texto legal, más aún si no se desarrolla el criterio de excepcionalidad, lo cual es necesario para dotar de seguridad jurídica al texto cuando se añaden adverbios a una simple enumeración de posibles alternativas. Por lo tanto, con la utilización de esos adverbios en la redacción se puede provocar una inseguridad jurídica.

Consideramos que la enmienda 110, sobre utilización de la carretera, peajes, tasas y pagos, no está bien justificada.

En cuanto a la número 111, sobre destinar parte de la recaudación proveniente de la prestación económica de la mejora de las áreas de servicio, de descanso y de parking, no se acepta por vulnerar el carácter no finalista de los ingresos del Estado y el principio de caja única de la legislación presupuestaria. En esta enmienda 111, formulada al artículo 26.4, hablan de que se pague por la utilización de estos parkings seguros, lo cual supone una pequeña incongruencia respecto a lo que proponen en la enmienda 112, donde hablan de gratuidad en el aparcamiento.

La señora PRESIDENTA: Senador Ibarrondo, vaya terminando.

El señor IBARRONDO BAJO: Perdóneme, ya termino.

Y respecto a la enmienda de la que hemos hablado en la ponencia esta mañana, tal como nos hemos comprometido vamos a trabajar sobre esa enmienda al artículo 47, pero analicemos bien las diferencias que hay entre zona de servidumbre y zona de afección, porque no es lo mismo, y en una sí puede intervenir el Estado y en otra debe intervenir obligatoriamente la administración local para las licencias.

Y como el senador Fernández Ortega siempre me habla de su preciosa ciudad, Granada, y de que como fue alcalde conoce muy bien los problemas de estas servidumbres, yo le voy a hablar de mi ciudad, Vitoria, que no sé si es tan bonita, tiene otras singularidades, pero también es una ciudad bonita. Nosotros en la redacción de estos proyectos del tren de alta velocidad a su paso por el centro de la ciudad siempre hemos trabajado bajo los principios de confianza, de información, de transparencia, y en la tramitación de ese plan general, por la responsabilidad de los gobernantes de allí —que en aquel entonces no eran del mismo partido— y la responsabilidad de los gobernantes en el Gobierno central, se llegó a un acuerdo altamente satisfactorio que permite la edificación y compaginar lo que es edificación con infraestructuras. Con esto termino.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Ibarrondo.

Cabe también un turno de portavoces.

Grupo mixto, senadora Armas. (*Denegaciones*).

Grupo vasco en el Senado, senadora Iparragirre. (*Denegaciones*).

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 516

26 de agosto de 2015

Pág. 25

Grupo Entesa pel Progrés de Catalunya, senador Martí Jufresa (*Denegaciones*).

Grupo Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió, senadora Rivero. (*Denegaciones*).

Grupo Socialista, senador Fernández. (*Denegaciones*).

Grupo popular, senador Mateu o senador Ibarrondo. (*Denegaciones*).

En consecuencia, sometemos a votación el texto propuesto por la ponencia en su informe sin modificaciones respecto al texto remitido por el Congreso.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 9.

La señora PRESIDENTA: Por tanto, queda dictaminado por la Comisión de Fomento el Proyecto de Ley de carreteras.

Procede ahora designar a un miembro de la comisión que lleve a cabo la presentación del dictamen ante el Pleno del Senado.

El señor MATEU ISTÚRIZ: la Presidenta lo haría bien.

La señora PRESIDENTA: Muchísimas gracias, es un honor y lo haré con mucho gusto. Se levanta la sesión.

Eran las catorce horas y treinta y cinco minutos.